

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1335/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB4/PL/TP/1

交通事務委員會 會議紀要

日 期：2021 年 6 月 18 日(星期五)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)
陳恒鑌議員, BBS, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, BBS
梁志祥議員, SBS, MH, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
何君堯議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
謝偉銓議員, BBS, JP

缺席委員 : 黃國健議員, SBS, JP

出席公職人員 : 議程第 III 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸署署長
羅淑佩女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
黃珮玟女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
季桑女士

運輸署助理署長/巴士及鐵路
阮康誠先生

運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路 1
謝善怡女士

議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
黃珮玟女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
季桑女士

運輸署助理署長/管理及輔助客運
黃志光先生

運輸署首席運輸主任/市區
黃穎懿女士

運輸署總工程師/智慧出行
何偉基先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員：高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)1067/ —— 政府當局對委員在
20-21(01)號文件 2021 年 3 月 19 日
的會議上就項目
"更換獅子山隧道的
交通管制及監察
系統"提出的事宜
所作的回應

立法會 CB(4)914/ —— 政府當局對委員在
20-21(01)號文件 2021 年 3 月 19 日
的會議上就項目
"十一號幹線(元朗
至北大嶼山
段)—— 勘查研究"
提出的事宜所作的
回應

立法會 CB(4)1086/ —— 政府當局對委員在
20-21(01)號文件 2021 年 5 月 21 日
的會議上就項目
"公共交通費用補
貼計劃的實施情況
及檢討結果"提出
的事宜所作的回應

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

秘書

2. 主席提及副主席來函，表達對沙田大涌橋路使用"綠色箭嘴標誌"交通燈及交通燈安全事宜的關注。該函件已隨立法會 CB(4)1129/20-21(01)號文件送交委員。主席徵詢委員是否同意把此事項納入事務委員會的"待議事項一覽表"，讓事務委員會在日後的會議上討論。委員表示同意。

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)1087/ —— 待議事項一覽表
20-21(01)號文件

立法會 CB(4)1087/ —— 跟進行動一覽表
20-21(02)號文件

3. 主席表示，依據立法會主席就立法會由2021年7月21日至10月20日舉行的會議所作的指示，並經徵詢政府當局對事務委員會在上述期間的會議安排的意見後，事務委員會計劃分別於2021年8月20日及9月24日上午10時45分至下午12時45分舉行會議。政府當局建議在2021年8月20日舉行的會議上，討論以下事項：

(a) 道路維修及街景美化；及

(b) 泊車位措施的最新概況。

委員對建議的上述事項並無異議。

III. 城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)、龍運巴士有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的專營權事宜

立法會 CB(4)1087/ —— 政府當局提交的文件
20-21(03)號文件

立法會 CB(4)1087/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(04)號文件 最新背景資料簡介

政府當局的簡介

4. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介有關城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)("城巴(專營權二)")、龍運巴士有限公司("龍運")及新世界第一巴士服務有限公司("新巴")("3間專營公司")的專營權事宜目前的狀況。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副局長表示，城巴(專營權二)及龍運的現有專營權自2013年5月1日起生效，並將於2023年5月1日屆滿；而新巴的現有專營權則自2013年7月1日起生效，並將於2023年7月1日屆滿。根據政府當局的評估，3間專營公司一直提供適當而有效率的巴士服務，並願意繼續投資以進一步改善專營巴士服務。與此同時，3間專營公司已表示有意申請為期10年的新專營權，繼續經營其現有的巴士網絡。事務委員會察悉，政府當局計劃與3間專營公司就為期10年的新專營權進行商議。新專營權會在2023年現有專營權屆滿時接續生效。

5. 事務委員會委員察悉，在批出新專營權時，政府當局會致力進一步提高專營巴士服務的水平 and 巴士安全。政府當局將會諮詢交通諮詢委員會，並邀請公眾就新專營權的要求提供意見。

討論

3間專營公司所採取的安全措施

6. 潘兆平議員詢問，在專營巴士加裝乘客座位安全帶的進展為何，以及有何方法鼓勵乘客佩戴安全帶。他又詢問，運輸署會否更新《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，將特別更次的工作時數進一步縮短至每一更份13小時以下。

7. 運輸署署長答稱，香港專營巴士服務獨立檢討委員會("檢討委員會")就香港公共巴士服務的安全和可靠度提交了報告，當中提出多項建議，政府當局一直有密切跟進這些建議的落實情況。在加裝乘客座位安全帶的進展方面，運輸署署長表示，到2022年，約3 000輛新購入及現有巴士將會安裝

或加裝乘客座位安全帶。政府當局會研究如何鼓勵乘客佩戴安全帶，包括安裝合適裝置，提醒乘客佩戴安全帶。此外，檢討委員會建議在運輸署內部委任一名安全總監及一支專責安全小組，以促進及加強專營巴士安全，政府當局一直積極推展這項建議。待立法會財務委員會批准開設 3 個為期 5 年的首長級職位後，專責的專營巴士安全小組會繼續逐步推展相關安全措施，包括制訂各項有關巴士車長的休息和用膳時間以及巴士車長的疲勞管理的規定及指引。有關當局會繼續與巴士車長工會進行磋商，以制訂一套既計及車長收入又能顧及車長休息時間的適當編更安排。

8. 盧偉國議員詢問，在落實加裝乘客座位安全帶和安裝車內安全裝置等安全措施後，專營巴士的安全表現是否得到改善。運輸署署長回答時表示，自從落實推行檢討委員會報告提出的各項措施後，涉及專營巴士的交通意外數目已減少。以新巴為例，涉及新巴的意外數目由 2018 年的 319 宗減少至 2019 年的 249 宗，在 2020 年進一步減少至 213 宗，而且該等意外大多是性質輕微的。

政府當局

9. 應主席要求，運輸署署長答允提供資料，說明過去 3 年，3 間專營公司採取的安全措施及其分別涉及的意外數字，並按傷亡人數、類別及嚴重程度列出分項數字。

10. 田北辰議員引述沙田大涌橋路最近發生的一宗涉及公共小巴司機沒有妥為佩戴安全帶的致命意外，並詢問政府當局會否立法強制規定在所有公共交通工具上佩戴安全帶，以減低意外傷亡程度。運輸署署長表示，關於是否強制規定在公共交通工具上佩戴安全帶一事，須作各方面的考慮，包括執法問題的考慮。儘管如此，政府當局會積極研究如何推動司機和乘客佩戴安全帶。

11. 陳克勤議員指出，沙田大涌橋路已是交通黑點多年。委員一直要求政府當局在有關路口實施交通改善措施。鑒於大涌橋路最近曾發生兩宗嚴重交通意外，他詢問政府當局有何具體措施改善道路

安全，包括會否在繁忙路口撤銷使用"綠色箭嘴標誌"交通燈，以免對駕駛人士造成混淆。

12. 運輸署署長表示，運輸署一直有檢討大涌橋路的道路和交通燈設計，以期加強相關路段的道路安全。政府當局將在適當路口實施交通改善措施，包括清楚劃定雙白線，以分隔不同行駛方向的行車線。運輸署亦會審慎檢視"綠色箭嘴標誌"交通燈的使用情況，並研究如何讓駕車人士可以更清晰地看見交通燈號。

專營巴士服務的財務表現及長遠可持續性

13. 副主席、劉業強議員及盧偉國議員提及政府當局的文件附件 B，並對城巴(專營權二)和新巴近年的財務表現深表關注，尤其是新巴自 2017-2018 年度起已連續 3 年虧本經營。由於票價收益是經營專營巴士服務的唯一主要收入來源，他們擔心城巴(專營權二)和新巴可能會經常要求提高票價以彌補損失。他們詢問有何措施協助改善該兩個巴士營辦商的經營環境。

14. 運輸署署長解釋，城巴(專營權二)經營往來機場及港珠澳大橋的路線。過去數年，由於香港旅遊業興旺，這些路線的表現相當理想。受 2019 冠狀病毒病全球大流行影響，城巴(專營權二)在 2019-2020 年度的稅後盈利顯著下降，但疫情帶來的影響預期屬暫時性。預料隨着旅遊限制逐步獲得放寬，其財務表現便會有所改善。

15. 至於新巴，運輸署署長表示，新巴一直以來主要在香港島營運巴士路線。自從港鐵西港島綫和南港島綫(東段)分別於 2014 和 2016 年全面通車後，新巴乘客量一直顯著下降。此外，近年香港島的人口增長變化輕微，以致新巴發展新路線的空間不大。在上述背景下，運輸署一直與新巴和城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)("城巴(專營權一)")緊密合作，研究如何增加營運收益和減省成本。政府當局會在切實可行的範圍內盡量推展巴士路線重組等節流措施。此外，若情況許可，政府當局會實施可提高營運效率的措施，例如准許巴士在

相關路線的營運地區附近的指定政府土地上停泊。運輸署在增設新巴士路線(例如行走新發展區的路線)時，會考慮讓更多合資格的申請人申辦新路線的經營權，使受較不利的經營環境影響的營辦商有更多機會開辦新路線。

16. 副主席提醒政府當局，在批出營辦新路線的新專營權時，應以營辦商的良好往績及表現作為首要的考慮因素。若表現較遜的營辦商獲分配有盈利能力的路線，會令有關營辦商失去動力提供優良服務。運輸署署長察悉副主席的意見。

17. 田北辰議員認為，政府當局應考慮為專營巴士服務引入票價調整機制的需要。專營巴士營辦商與香港鐵路有限公司("港鐵公司")不同的是，港鐵公司的大部分利潤來自相關鐵路用地的物業發展權，這可轉而為港鐵公司提供緩衝，讓其通過票價調整機制公式中的分享利潤機制來降低票價上調的幅度。由於專營巴士營辦商只能依賴票價收益作為其收入來源，政府當局應考慮如何穩定專營巴士服務的票價。田議員察悉九龍巴士(一九三三)有限公司("九巴")最近曾提高票價，並詢問若九巴能賺得利潤，可否將九巴票價凍結兩至三年。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，政府當局在考慮專營巴士營辦商的加價申請時，會衡量多項因素，包括專營巴士營辦商的營利能力、收益和成本的預測、服務質素、市民的接受程度及負擔能力等。運輸署署長補充，每個專營巴士營辦商為保存豁免使用政府隧道的收費而設立的專用基金會有助穩定票價。若政府批准增加票價，專營巴士營辦商則須先利用上述基金的結餘抵銷加幅。故此，乘客所需承擔的車費加幅將會降低。

19. 副主席促請政府當局探討如何擴大該基金的規模，以便讓更多乘客受惠。

20. 鄭松泰議員詢問，西區海底隧道("西隧")的建造、營運及移交專營權於 2023 年屆滿時，政府當局會否考慮在接管西隧後豁免專營巴士使用西隧

的收費，並同時要求專營巴士調低過海路線的票價。

21. 運輸署署長表示，至於是否在 2023 年接管西隧後豁免使用西隧的收費一事，須在交通流量重新分布和交通流量管理方面作更廣泛的考慮。政府當局正積極研究擠塞徵費和電子道路收費等交通管理措施，以及與收費隧道的交通管理有關的事宜。收費水平的釐定自然會是其中一項將予考慮的措施。

22. 陸頌雄議員引述最近有關專營巴士公司因應營運環境日趨困難而可能進行合併的傳聞，並關注到合併行動或會影響有關專營巴士公司的僱員權利。鑒於經營環境困難，他詢問政府當局有否考慮其他方案，例如接管公共巴士服務，並委託專營巴士營辦商代政府營運有關路線。他還詢問在香港引入雙層電動巴士的進展。

23. 運輸署署長回應時表示，政府當局一直非常重視僱員福利。待安全總監獲委任和專營巴士安全小組設立後，運輸署將會集中處理巴士車長培訓課程的規範和認證工作，以增進巴士車長的工作知識，更好裝備他們成為專營巴士公司的寶貴資產。關於提供公共巴士服務方面，政府當局認為由專營巴士營辦商按商業原則提供巴士服務會更為有效率和具成本效益，並歡迎不同公司的參與，以維持良性競爭。在引入雙層電動巴士方面，鑒於香港多山的地形，專營巴士營辦商將須檢視使用雙層電動巴士在營運上是否可行，當中須顧及電池重量、營運安全及經濟效益。

24. 邵家輝議員提及政府當局的文件附件 B 提供的有關城巴(專營權二)和新巴的財務資料。他察悉，新巴的總成本與每日平均載客量的比率多年來都是城巴(專營權二)的兩倍。由於新巴的每日平均載客量幾乎是城巴(專營權二)的四倍，他詢問新巴成本率偏高的原因為何，以及為何新巴無法達致規模經濟的效益，以降低其成本。

25. 運輸署署長解釋，城巴(專營權二)主要營運往來機場及港珠澳大橋的長途路線。由於這些長途巴士路線較少停站且沿途交通較為暢順，因此較容易達到成本效益。另一方面，新巴主要營運服務香港島的短途路線。該區人口較為稠密，且巴士站較多，故此新巴較難達到成本效益。儘管如此，運輸署會與新巴密切商討，尋求減低營運成本的方法，以改善其財政狀況。

新專營權條款的磋商工作

26. 潘兆平議員詢問，倘若當局與 3 間專營公司就專營權事宜進行的磋商工作不成功，則當局是否有應變計劃，例如尋找新的營辦商。劉業強議員亦詢問，若專營公司因營運困難而結業，則政府當局有何應變計劃。運輸署署長表示，《公共巴士服務條例》(第 230 章)已就委員提及的情況訂定條文。3 間專營公司已表示有意申請為期 10 年的新專營權。此外，根據政府當局的評估，3 間專營公司一直提供適當而有效率的巴士服務，並願意繼續投資以進一步改善專營巴士服務。因此，政府當局將會計劃與 3 間專營公司就為期 10 年的新專營權展開商議。到目前為止，並沒有其他各方向政府當局表示有意申請新專營權。

27. 謝偉銓議員邀請政府當局就 3 間專營公司的優缺點分別給予意見，以便他們日後改善服務。此外，他察悉該 3 個專營權將於 2023 年的差不多同一時間屆滿。他詢問，這樣的安排是否有利於政府當局與 3 間專營公司就專營權事宜舉行磋商會議。

28. 運輸署署長表示，由於專營權事宜的磋商工作即將展開，她不會在此時對專營公司的表現作出具體評論。總體來說，政府當局對 3 間專營公司提供的服務感到滿意。然而，3 間專營公司在巴士脫班率、裝設安全裝置、車長服務表現等方面仍有改善空間。

29. 關於專營權屆滿一事，運輸署署長解釋，就提供公共巴士服務批出的 6 個專營權中，有 3 個(即

城巴(專營權二)、龍運及新巴的專營權)將於 2023 年屆滿，而分別批予九巴、新大嶼山巴士(1973)有限公司和城巴(專營權一)("餘下的專營公司")的餘下 3 個專營權則將於 2026 年及 2027 年屆滿。運輸署署長表示，該等專營權的屆滿日期並不會影響專營權的磋商工作，亦不會妨礙政府當局要求專營巴士營辦商提升現有專營權的服務水平。其中一個好例子，將會是所有專營巴士營辦商均會在現行專營權期內落實檢討委員會的建議。若在 3 間專營公司的現有專營權於 2023 年屆滿時，新的專營權條款已納入其專營權內，則餘下的專營公司其後與政府當局就專營權事宜進行磋商時，通常會願意同意相若條款。

30. 姚思榮議員察悉，3 間專營公司於 2020 年的脫班率相對偏高。他詢問箇中原因，以及運輸署有否在這方面訂立表現指標，供專營巴士營辦商遵循。此外，他查詢有關在巴士車廂內安裝閉路電視的詳情。

31. 運輸署署長解釋，3 間專營公司於 2020 年上半年的脫班率相對偏高，是由於在 2019 冠狀病毒病疫情爆發初期，大部分人留在家中工作或學習，乘客量遂大幅下降所致。巴士服務班次因而有所調整。運輸署隨即採取措施，要求 3 間專營公司糾正有關情況，其脫班率在 2020 年下半年已漸見改善。在 2021 年首數個月，巴士的脫班率保持穩定。至於在巴士車廂內安裝閉路電視以確保安全一事，安全總監和專責的專營巴士安全小組(如在運輸署內部設立的話)會向專營巴士營辦商提出此事，以檢視有關情況。

32. 陳克勤議員詢問，政府當局會否在新專營權下規定 3 間專營公司以電動車輛取代所有柴油車輛，以改善路邊空氣質素。運輸署署長答稱，政府當局其中一個主要的政策目標，是實現碳中和。政府當局在與 3 間專營公司商議專營權期間，會就採用更環保的低排放車輛進行商討。事實上，專營巴士營辦商正積極檢視潔淨能源車輛(例如電動或氫能巴士)的使用情況，以期逐步以潔淨能源車輛取代其車隊的车辆。

總結

33. 主席總結時表示，委員不反對政府當局計劃與 3 間專營公司就為期 10 年的新專營權展開商議。鑒於本港公共巴士服務面對高昂的燃料成本及與鐵路服務的激烈競爭，他請政府當局慎重研究本港公共巴士服務的營運模式。他亦指出，不同專營巴士公司的巴士路線重疊的問題嚴重，不但導致效率偏低，亦引致擠塞和路邊空氣污染等問題。就此，他促請政府當局認真考慮重組巴士路線。此外，鑒於燃料成本逐步上升，他建議政府當局就向公共交通服務機構提供燃料補貼的可能性進行檢討。

IV. 提升公共小巴的乘客配套設施及在公共小巴應用科技

立法會 CB(4)1087/ —— 政府當局提交的文件
20-21(05)號文件

政府當局的簡介

34. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)²就提升公共小巴乘客配套設施及科技應用，向委員作出簡介。簡介詳情載於政府當局的文件。為推動實時到站資訊設施的裝設工程，政府當局將會出資研發資料收集系統，並在全港的綠色專線小巴("專線小巴")安裝定位裝置，讓乘客可以透過運輸署的流動應用程式"香港出行易"取得專線小巴實時到站資訊。運輸署的目標是在 2022 年或之前在所有專線小巴路線實施實時到站資訊系統。關於調配可供輪椅上落的低地台公共小巴方面，政府當局於 2018 年在兩條專線小巴醫院路線展開相關試驗計劃。運輸署在進一步推展該試驗計劃時，已規定營運新醫院路線的專線小巴營辦商均須承諾在開始營運有關路線後一年內，調配一輛可供輪椅上落的低地台專線小巴行走有關路線。運輸署會與汽車製造商合作，一起物色可符合相關路線的運作需要的合適車輛型號。

35. 為提高乘客佩戴安全帶的意識，運輸署於2020年展開"專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術研究"，以測試多個技術方案的成效。運輸署亦會探討提醒乘客佩戴安全帶的不同方法。此外，根據2019年公共小巴市場使用率調查所得，全港超過82%的公共小巴提供八達通付款方式，部分專線小巴營辦商亦提供二維碼支付方式。政府當局會繼續鼓勵公共小巴營辦商引入新的電子繳費系統，以便利市民。

討論

調配可供輪椅上落的低地台公共小巴行走醫院路線

36. 潘兆平議員關注到，當局在調配可供輪椅上落的低地台公共小巴行走醫院路線方面進展緩慢。他亦詢問，運輸署在物色可供調配的合適車輛型號和徵詢持份者對在公共小巴落實"無障礙運輸"的意見方面，有何進展。

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時表示，運輸署一直就在香港首次使用的一款歐洲型號可供輪椅上落的低地台公共小巴進行測試。運輸署助理署長/管理及輔助客運補充，鑒於部分醫院路線途經的地方地勢陡斜，加上須顧及輪椅人士上落的問題，當局發現採用新款小型巴士的營運開支及維修保養費用較高。因此，運輸署正物色其他可配合醫院路線運作特色的合適公共小巴型號。關於潘議員就引入在內地生產的電動公共小巴所提出的查詢，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，適合在本港運作的公共小巴型號均會予以考慮。

38. 主席及姚思榮議員指出，一輛可供輪椅上落的低地台公共小巴的價錢是一輛普通的公共小巴的兩倍。鑒於公共小巴目前的營運環境困難，很難要求公共小巴營辦商購買新款的公共小巴。他們促請政府當局資助營辦商購買合適的可供輪椅上落的低地台公共小巴。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2察悉該建議。她就此回應時表示，政府當局在

公共小巴落實"無障礙運輸"理念時，會通盤考慮所有相關因素。

公共小巴的安全

39. 田北辰議員表示，鑒於發生涉及公共小巴的致命意外的次數偏高，確保司機和乘客佩戴安全帶至關重要。為確保乘客會佩戴安全帶，他認為運輸署應規定營辦商裝設發聲裝置，當乘客座位安全帶未扣上時，發聲裝置便會發出聲響或作出呼籲廣播，提醒有關乘客扣上安全帶。他察悉運輸署現正就提醒乘客佩戴安全帶的不同方法進行實地測試，並詢問有關進展及落實時間表。潘兆平議員表示，政府當局應探討如何鼓勵乘客佩戴安全帶。

40. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，運輸署會探討提醒乘客佩戴安全帶的不同方法並檢視其成效，包括在乘客座位上方安裝顯示燈，以及在司機座位旁安裝顯示屏，顯示乘客未有扣上安全帶的座位。當局亦會測試發出"必必"聲響或作出呼籲廣播的發聲裝置。在 2020 年展開的技術研究預計會在 2021 年第三季完成。運輸署助理署長/管理及輔助客運補充，有需要就不同方案進行實地測試，以確定不同裝置在公共小巴的適用性，以及收集司機和乘客的意見。當局預計須對乘客座位作改型翻新，以裝設相關裝置，而在實地測試期間收集的資料對協助運輸署決定未來路向將會起重要作用。

41. 姚思榮議員察悉，很多公共小巴司機沒有妥為繫上安全帶，因為安全帶過緊，令他們在駕駛時感到不適。他詢問，運輸署如何可對在駕駛時沒有妥為佩戴安全帶的司機加強執法行動。謝偉銓議員亦就確保公共小巴安全的措施(例如裝設車內安全裝置及駕駛監察系統)作出查詢。

42. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，根據《道路交通(安全裝備)規例》(第 374F 章)，如乘客座位裝設安全帶，有關乘客必須佩戴安全帶。政府當局認同確保司機和乘客在公共小巴上妥為佩戴安全帶殊為重要。就此，香港警務處("警方")一直有進行例行及突擊檢查，以確保司機和乘客遵守相關規

例。在過去 5 年，警方平均每年向司機及乘客分別發出 288 張及 361 張定額罰款告票。運輸署會向警方傳達有關加強執法以確保司機和乘客佩戴安全帶的信息。關於公共小巴的安全方面，政府當局已實施多項措施，包括把公共小巴在道路行走時的最高速度限制設定為每小時 80 公里，以及規定每輛公共小巴均須裝設車速限制器及電子數據記錄儀等。運輸署助理署長/管理及輔助客運補充，公共小巴每年須通過對其車輛的強制檢驗，才可獲續發車輛牌照。運輸署進行相關檢驗時，會檢查司機和乘客的安全帶，以確保安全帶運作妥當。

43. 關於謝偉銓議員就用以偵測乘客佩戴安全帶狀況的不同技術的成效所提出的查詢，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，技術研究的初步結果顯示，固定於安全帶扣上以偵測乘客有否扣上安全帶的"干簧管開關"，是一款更具成效的裝置。相關研究會在 2021 年第三季完成。

44. 副主席認同有需要對沒有佩戴安全帶的司機和乘客，加強執法行動。他促請政府當局加強宣傳工作，以教育市民佩戴安全帶的重要。關於在公共小巴加裝發聲裝置以提醒乘客佩戴安全帶的建議，他請政府當局收集乘客和業界對相關事宜的意見，以免導致司機分心或對有關乘客造成煩擾。

安裝實時到站資訊設施

45. 姚思榮議員察悉，運輸署計劃在 2022 年或之前於所有專線小巴路線實施實時到站資訊系統。他詢問，運輸署會否為按時間表定時行車的紅色小巴("紅巴")路線，資助安裝實時到站資訊設施。

46. 運輸署助理署長/管理及輔助客運答稱，由於專線小巴提供固定服務，其路線和行車時間表皆是固定的，因此有關的到站資訊較易管理和監察，以便向公眾發放。儘管如此，政府當局對協助紅巴安裝相關技術設施持開放態度，前提是其路線、行車時間表和車輛編配均定期獲編排。姚議員察悉政府當局的意見，即運輸署可先檢討在 2022 年或之前於所有專線小巴路線實施的實時到站資訊系統

的成效，才決定紅巴路線的未來路向。他呼籲政府當局在專線小巴路線和紅巴路線同步實施實時到站資訊系統。

幫助公共小巴克服營運困難的方法

47. 副主席指出，公共小巴業界目前正面對十分嚴峻的營運環境。隨着來自鐵路服務等其他公共交通服務的競爭日趨激烈，公共小巴的乘客量逐漸下降，再加上 2019 冠狀病毒病疫情在全球爆發，很多營辦商勉強生存着。就此，他呼籲政府當局把提供燃料補貼及一筆過補貼的安排延長一年，以協助業界應付燃料成本及營運壓力上升的情況。他亦促請政府當局因應偏遠地區居民的交通需要及紅色小巴業的營運困難，在新發展區開闢更多路線，供公共小巴營運。

48. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，截至 2021 年 5 月，當局已發放 3 億元補助公共交通業界的實際燃料支出。此外，政府當局已向專線小巴營辦商就其聘用每名 65 歲或以上的僱員提供工資補貼。在決定是否把提供燃料補貼的安排延長一年時，政府當局須通盤考慮所有相關因素，包括疫情發展及復蘇的程度。至於協助公共小巴營運的措施，政府當局會適當檢討是否有需要在新市鎮及房屋發展項目中開闢新路線，供專線小巴營運。此外，運輸署已放寬某些地區對紅巴上落客處的限制，容許紅巴在指定的小巴站停泊，以改善其營運狀況。運輸署亦鼓勵紅巴營辦商開拓其他收入來源，以改善其財政狀況。

49. 鑒於政府當局已預留 32 億元，向公共交通業界提供燃料補貼及一筆過補貼，副主席呼籲政府當局利用剩餘的預留款項繼續提供補貼予運輸業界，因為不少運輸業人士尚未從轉差的經濟環境中復元。

總結

50. 主席總結時表示，公共小巴業面臨着日益困難的營運環境，難以要求公共小巴營辦商騰出額

外資源，提升乘客設施或應用科技來改善服務。他呼籲政府當局資助業界購買可供輪椅上落的低地台小巴及裝設車內安全裝置。此外，鑒於最近燃料成本上漲，以及經濟仍未全面復蘇，當局有需要繼續向公共交通服務提供燃料補貼，以協助業界應付營運成本不斷上升的情況。就公共小巴的安全方面，他請政府當局制訂有效方法，鼓勵司機和乘客佩戴安全帶，當中包括加強宣傳及執法工作。

V. 其他事項

51. 議事完畢，會議於下午 12 時 37 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 8 月 9 日